

FEUILLE FEDERALE SUISSE

LVI^e année. Vol. VI. N° 53 28 décembre 1904

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse): 5 francs.

Prix d'insertion 15 centimes la ligne ou son espace. Les insertions doivent être transmises franco à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la construction d'un chemin de fer à voie étroite de Brienz à Interlaken en prolongement du chemin de fer du Brünig.

(Du 12 décembre 1904.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le Direction générale des chemins de fer fédéraux a prié le département des chemins de fer, à la date du 6 mai 1904, d'informer le Conseil fédéral que le conseil d'administration avait pris, le 30 avril même année, sur la proposition de la Direction générale, une résolution de la teneur suivante:

« Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux demande au haut Conseil fédéral de bien vouloir soumettre aux Chambres fédérales un projet de loi ayant pour objet d'autoriser l'administration des chemins de fer fédéraux à construire une ligne à voie étroite de Brienz à Interlaken en prolongement de la ligne du Brünig, avec une pente maximum de 12⁰/₀₀ et un rayon minimum de 250 m., travaux devisés à 5,500,000 francs, à condition que le canton de Berne paie pendant 10 ans, à compter du jour de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, une somme annuelle de 40,000 francs à titre de contribution aux frais d'exploitation de ce chemin de fer. »

Les motifs qui ont engagé la Direction générale à proposer de faire construire par les chemins de fer fédéraux ce prolongement de la ligne du Brünig étaient exposés dans son rapport du 8 avril 1904, qui fait suite au présent message. La Direction générale ajoutait que la question de la subvention à verser par le canton de Berne n'était pas encore réglée. Le conseil d'Etat bernois avait décidé, le 22 avril 1904, de fixer à 250,000 francs le chiffre de cette subvention, mais le conseil d'administration estimait avec la Direction générale qu'elle devait s'élever à 400,000 francs au moins, payables en 10 termes, et être allouée à titre de contribution aux dépenses de l'exploitation de la ligne Brienz-Interlaken. La Direction générale considérait ce genre de subvention comme le plus rationnel, attendu qu'il permettrait d'alléger le déficit d'exploitation auquel on doit s'attendre pendant les premières années.

Les points essentiels du rapport adressé par la Direction générale au conseil d'administration en date du 8 avril 1904, sont les suivants :

1° En partant du point de vue du développement de la ligne du Brünig, la Direction générale montre que le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Interlaken répond aux besoins réels du trafic et que la ligne doit être établie à *voie étroite*, dans l'intention de relier directement Lucerne et Interlaken, ces deux grandes stations d'étrangers, et d'éviter ainsi le transbordement des voyageurs à Brienz. Le chemin de fer du Brünig à voie réduite effectue le trafic des voyageurs sans difficulté; on ne renonce d'ailleurs pas à améliorer le service en utilisant des locomotives d'une plus grande puissance de traction et en transformant la ligne pour la traction électrique. Mais il est tout à fait improbable que, dans un avenir rapproché, la ligne du Brünig puisse être transformée en chemin de fer à voie normale. Si néanmoins cela arrivait, il serait plus rationnel d'ajouter alors aux dépenses les frais de la transformation du Brienz-Interlaken que de créer maintenant pour bien longtemps une exploitation très défectueuse et une aggravation des conditions du service.

2° La voie étroite est aussi la meilleure solution au point de vue *financier*. Le projet adopté par la Direction générale, avec un maximum de déclivité de 12⁰/₀₀ et des courbes d'un rayon minimum de 250 m., coûterait 4,800,000 francs, sans la participation aux rais de reconstruction de gare à Interlaken, tandis que le projet à voie normale du chemin de fer du lac de Thoune, y compris la transformation du tronçon Brienz-Meiringen et l'agrandissement des gares de Brienz et de Meiringen, mais sans la participation aux frais de reconstruction de gare à Interlaken, occasionnerait

une dépense de 8,000,000 francs. La différence de 3,200,000 francs entraînerait un surplus de dépenses de 112,000 francs pour les intérêts de cette somme, calculés sur le pied de $3\frac{1}{2}\%$, et ceci est un point très important pour les finances des chemins de fer fédéraux.

3° Au sujet des *conditions de raccordement* à Interlaken, il est dit dans le rapport que la jonction doit naturellement s'opérer à la gare de l'Est, où commence le chemin de fer à voie normale et où aboutissent les lignes de l'Oberland bernois. Les dépenses sont évaluées à 700,000 francs. La question d'un remaniement éventuel du régime des gares d'Interlaken et celle de la continuation des trains du Brünig de la gare de l'Est à celle de l'Ouest doivent pour le moment rester ouvertes.

4° Les *recettes de l'exploitation* sont évaluées pour le début à 200,000 francs, qui se décomposent en 165,000 francs pour le service des voyageurs et 35,000 francs pour le trafic des marchandises et des animaux. On peut cependant prévoir un accroissement de ces recettes dans la proportion de 25%, en sorte qu'elles atteindraient le chiffre de 250,000 francs ou de 15,000 francs par kilomètre; quant aux dépenses de l'exploitation, elles s'élèveraient à 11,000 francs par kilomètre. L'excédent d'exploitation serait donc de 4000 francs par kilomètre ou de 66,000 francs en tout, et on aurait par conséquent 154,000 francs de trop peu pour le service des intérêts et de l'amortissement du capital d'établissement de 5,500,000 francs.

Cette prévision d'un déficit de 154,000 francs autorise la Confédération à demander au canton de Berne la subvention qui avait été garantie aux constructeurs d'une ligne de Brienz à Interlaken, aux termes des décrets du Grand Conseil de 1897 et 1902.

5° A l'objection tendante à contester qu'il soit rationnel d'entreprendre l'établissement d'une nouvelle ligne avant d'avoir consolidé la situation des lignes rachetées par la Confédération, la Direction générale répond que les chemins fédéraux ne doivent pas s'immobiliser. Au fond, il s'agit ici non d'une ligne nouvelle, mais de l'achèvement du chemin de fer du Brünig, dans le but de combler une lacune du réseau des chemins de fer de la Confédération.

II

Le Département des chemins de fer a répondu à la Direction générale que l'affaire ne pouvait être soumise au Conseil fédéral et aux Chambres fédérales avant l'accomplissement de la condition à laquelle le conseil d'administration avait subordonné la construction du chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz, c'est-à-dire avant que le canton de Berne ait pris l'engagement

de subventionner cette entreprise à raison de 10,000 francs par an pendant 10 ans.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne, qui avait reçu communication de cette réponse, s'est alors adressé au Conseil fédéral, par lettre du 13 juin 1904, pour lui donner connaissance d'une décision prise par le Grand Conseil de ce canton à la date du 25 mai et formulée comme suit :

« La discussion du projet d'arrêté relatif à une subvention en faveur du chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz, est renvoyée à la prochaine session.

Le Conseil-exécutif est invité à examiner sous toutes ses faces et de concert avec les autorités fédérales, avant tout vote de subvention, la question du raccordement du chemin de fer du lac de Brienz à la gare d'Interlaken, et cela dans le plus bref délai, l'examen devant notamment porter sur la question de la circulation des trains jusqu'à la gare de l'Ouest d'Interlaken en passant par la gare Est de cette localité.

Le Conseil-exécutif est également invité à s'efforcer d'obtenir des autorités fédérales que le chemin de fer du lac de Brienz soit construit, si possible, à voie normale. »

Une communication ultérieure du Conseil-exécutif du canton de Berne portait qu'il était disposé à proposer au Grand Conseil l'allocation d'une subvention à fonds perdu de 400,000 francs payable en 10 termes annuels, à compter de l'époque de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, et sous réserve de pouvoir s'acquitter par anticipation au moyen d'un versement unique de 332,320 francs.

Dans la question de l'*écartement*, le Conseil-exécutif exprimait l'opinion que, tout au moins pour le parcours entre Meiringen et Interlaken, un chemin de fer à voie normale servirait les intérêts économiques mieux qu'un chemin de fer à voie réduite. Il déclarait aussi qu'à son avis une ligne normale sauvegarderait mieux les intérêts militaires qui se rattachent à l'établissement des routes alpestres de la Grimsel et du Susten, auxquelles la Confédération a accordé ou accordera une forte subvention.

Quant au *raccordement à Interlaken*, le Conseil-exécutif a fait remarquer qu'à en juger par de nombreuses requêtes émanant des communes intéressées à la construction du chemin de fer, la grande majorité de la population de cette partie du pays désire le raccordement au chemin de fer du lac de Thoune en gare de l'Ouest à Interlaken.

III.

Vu la grande importance que présente incontestablement pour l'administration militaire un chemin de fer du lac de Brienz, le Département des chemins de fer a transmis le dossier au Département militaire en l'invitant à se prononcer sur la question de la largeur de la voie. Le rapport du Département militaire est au dossier ; nous nous bornons à en reproduire ici la conclusion, conçue dans les termes suivants : « Au point de vue des intérêts militaires, la voie normale offre sans contredit des avantages bien supérieurs à ceux de la voie étroite. D'un autre côté, nous devons dire, si la création ou la non-création du tronçon Interlaken-Meiringen dépendait de l'écartement, que même un chemin de fer à voie réduite a une grande importance militaire et est en tout cas préférable à l'état présent. Si la voie à petite section était adoptée, il serait à désirer qu'on l'établisse en prévision d'une transformation future en voie normale. »

IV.

Selon le désir du gouvernement de Berne, le Département des chemins de fer a organisé une conférence, qui a eu lieu le 29 juin 1904 et à laquelle le gouvernement et la Direction générale étaient représentés. Le résultat de cette conférence fut la promesse du Département qu'il proposerait au Conseil fédéral de s'exprimer dès maintenant sur la largeur de la voie, comme aussi sur la question de faire arriver les trains du chemin de fer du lac de Brienz en gare de l'Ouest   Interlaken. Nous avons repoussé cette proposition du Département des chemins de fer, parce qu'il nous a paru que nous devons attendre la résolution définitive des autorités cantonales, qui avaient encore par devers elles, pour l'examiner et l'approuver, la convention passée avec les chemins fédéraux concernant la construction et l'exploitation du chemin de fer du lac de Brienz. Si elles approuvaient la convention, le Conseil fédéral aurait à traiter l'affaire et à la présenter ensuite aux Chambres fédérales. Mais on ne peut pas admettre que le Conseil fédéral fasse au préalable connaître son sentiment et prenne plus tard, une fois l'affaire sortie des instances cantonales, sa décision définitive.

V.

Le 27 juillet 1904, le comité des délégués des communes de l'Oberland, la société de développement de l'Oberland, la société

du casino d'Interlaken et la société d'utilité publique de Meiringen ont adressé une requête au Conseil fédéral, dans laquelle ils cherchaient à démontrer que la construction le long du lac de Brienz d'un chemin de fer à voie étroite n'était pas rationnelle et aussi que des considérations d'ordre économique et d'ordre militaire exigeaient non-seulement le choix de la voie normale pour la ligne Interlaken-Brienz, mais encore la transformation du tronçon Brienz-Meiringen en ligne à voie normale. Plus tard il y aurait encore lieu de reconstruire la ligne même du Brünig, de Lucerne à Meiringen. Les cinq communes de la rive droite du lac, Brienz, Ebligen, Oberried, Niederried et Kinggenberg, lesquelles s'étaient prononcées avec les communes voisines de Schwanden, de Hofstetten et de Brienzwiler en faveur de la ligne à voie étroite, étaient représentées comme des intéressés de second rang, tandis que Meiringen, Interlaken, Unterseen, Matten, Bönigen, Wilderswil, Grindelwald, Lauterbrunnen, St-Béatenberg, etc., étaient désignés, en leur qualité de stations d'étrangers, comme les principaux intéressés. La requête concluait à ce qu'il plût au Conseil fédéral soumettre aux Chambres fédérales

« le projet d'une loi fédérale ayant pour objet la construction par la Confédération d'un chemin de fer à voie normale sur la rive droite du lac de Brienz et simultanément la transformation de la ligne Brienz-Meiringen en chemin de fer à voie normale ;

subsidiairement,

le projet d'un arrêté fédéral autorisant le Conseil fédéral à subventionner, dans l'intérêt de la défense nationale, par une prise d'actions d'un million de francs, l'établissement par une compagnie anonyme d'un chemin de fer du lac de Brienz à voie normale. »

Pour le cas où, contre toute attente, les autorités fédérales ne pourraient se résoudre à entreprendre ni à subventionner dès maintenant l'établissement d'un chemin de fer à voie normale, les signataires de la requête exprimaient le vœu que la décision définitive fût différée jusqu'après meilleure élucidation de la question du percement des Alpes bernoises. Ils croient, en effet, que le chemin de fer du Lötschberg ou celui du Wildstrubel une fois construit, la nécessité de relier Lucerne et Interlaken par une ligne à voie normale se manifesterait plus impérieusement encore qu'aujourd'hui ; aussi la population intéressée préfère-t-elle, dans sa grande majorité, rester encore quelques années sans chemin de fer que de laisser compromettre tout son avenir économique par la construction d'une ligne à voie étroite.

VI.

Cette requête des intéressés de l'Oberland bernois a reçu l'adhésion, le 30 juillet 1904, du conseil général de la ville de Lucerne, lequel a également demandé que le chemin de fer du lac de Brienz fût construit à voie normale pour servir de base à la transformation future de la ligne du Brünig en chemin de fer à voie normale. Il ne comprendrait pas qu'aujourd'hui on voulût de nouveau introduire un tronçon à voie étroite dans le chemin de fer de jonction du lac des Quatre-Cantons et de l'Oberland bernois, alors que tous les experts sont d'accord pour reconnaître qu'on s'est lourdement trompé précédemment en construisant le chemin de fer du Brünig à voie réduite. Il faut aujourd'hui 5 longues heures pour faire le trajet de Lucerne à Interlaken ou vice versa. On ne remédiera pas à cet inconvénient en augmentant la capacité d'exploitation de la ligne actuelle du Brünig. Une ligne rationnelle de communication ne s'obtiendra qu'en transformant le chemin de fer du Brünig en une ligne à voie normale et en perçant un tunnel de base pour supprimer les deux fortes rampes. Il ne faut pas seulement penser aux régions desservies par cette ligne à ses extrémités ; une ligne de communication plus rationnelle que celle d'aujourd'hui entre Lucerne et Interlaken a une importance considérable pour des zones beaucoup plus étendues. Le chemin de fer Montreux-Montbovon-Zweisimmen se construit et la reconstruction de certaines parties de la ligne du Sud-Est n'est qu'une question de temps. Si on avait encore un chemin de fer du Brünig à voie normale, les stations d'étrangers du lac de Genève, de l'Oberland bernois, du lac des Quatre-Cantons et de l'Engadine seraient reliées entre elles d'une manière rationnelle.

VII.

Le 6 octobre écoulé, le Grand Conseil du canton de Berne a traité cette affaire et pris l'arrêté dont suit la teneur :

« Le Grand Conseil se déclare d'accord en principe sur la construction du chemin de fer du lac de Brienz par les chemins de fer fédéraux.

Le Grand Conseil demande aux Chambres fédérales, par l'intermédiaire du Conseil fédéral, de voter une loi autorisant la Confédération à construire un chemin de fer à voie normale sur la rive droite du lac de Brienz et à transformer simultanément le tronçon Brienz-Meiringen en chemin de fer à voie normale. Pour le cas où les autorités fédérales entreraient dans ses vues, le

Grand Conseil s'engage à accorder une subvention à fonds perdu en proportion des frais d'établissement et selon le même pourcent que celui de la subvention d'une ligne à voie étroite.

Dans l'éventualité de l'adoption par les Chambres fédérales de la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, le Grand Conseil accepte de verser pendant 10 ans, à compter du jour de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, une somme annuelle de 40,000 francs à titre de contribution aux dépenses de l'exploitation du chemin de fer, mais sous réserve de la faculté d'éteindre cette obligation, à l'époque de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, en versant une somme correspondante à la valeur anticipée des 10 versements.

De plus, le Grand Conseil exprime le vœu que, dans l'éventualité de la construction de la ligne à voie étroite, les Chambres fédérales veuillent bien décider que cette ligne sera prolongée à Interlaken de la gare de l'Est à celle de l'Ouest. Il admet que les travaux d'agrandissement à exécuter à la gare de l'Est seront différés jusqu'au moment où la question de l'entrée en gare de l'Ouest sera résolue. »

VIII.

Cet arrêté du Grand Conseil du canton de Berne n'étant pas une adhésion inconditionnelle à la proposition du conseil d'administration des chemins fédéraux, le Département des chemins de fer a demandé l'avis de la Direction générale. Celle-ci a répondu, le 4 novembre écoulé, que son attitude lui était dictée par la décision du conseil d'administration du 30 avril 1904. Cette décision n'est pas inconciliable avec le troisième paragraphe de l'arrêté du Grand Conseil de Berne, et l'administration des chemins de fer fédéraux accepte parfaitement que le canton de Berne soit laissé libre de payer, à l'époque de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, une somme unique, qui le dispense des versements successifs de 40,000 francs chacun et corresponde à la valeur anticipée de ces versements.

Mais le Grand Conseil fait une proposition directement contraire à celle des chemins de fer fédéraux en demandant aux Chambres fédérales de voter la construction d'un chemin de fer du lac de Brienz à voie normale et la reconstruction de la ligne Brienz-Meiringen. La Direction générale ne trouve pas nécessaire de donner connaissance de cette décision du Grand Conseil au conseil d'administration, parce que la question de savoir quel mode de construction il convient d'adopter pour ce chemin de fer a été

complètement élucidée dans le rapport de la Direction générale du 8 avril 1904, sur lequel le conseil d'administration a basé son jugement. Depuis lors, il n'a pas été avancé d'arguments en faveur d'une ligne à voie normale qui n'aient déjà trouvé leur réfutation dans ce rapport. Une nouvelle consultation du conseil d'administration n'aurait d'autre effet que d'occasionner des retards.

La Direction générale n'attribue aucune valeur à l'argument tiré de la prétendue nécessité de transformer la ligne du Brünig en un chemin de fer à voie normale. Il n'est pas question que cette transformation puisse se faire dans un avenir rapproché. Elle ne répond pas à un besoin, car la ligne à voie étroite suffit pour faire face aux exigences du trafic; on a d'ailleurs déjà pris des mesures pour améliorer sensiblement l'exploitation en se procurant du matériel roulant de plus grande puissance et on a mis à l'étude l'emploi de la traction électrique. Une critique basée sur la marche actuelle des trains ne peut être concluante. Au surplus, il ne faut pas perdre de vue qu'une reconstruction telle qu'on la désire coûterait l'énorme somme de 20 millions de francs au moins, sans compter l'amortissement de la ligne existante.

On voudrait donc, sans nécessité réelle et au détriment des transports, imposer aux chemins de fer fédéraux un surplus de dépenses que la Direction générale évalue à 3,900,000 francs au moins. Il n'est pas indifférent que leur budget annuel soit surchargé ou non d'une somme de 160,000 francs en nombre rond, dans laquelle ne serait même pas compris l'excédent des dépenses de l'exploitation. La Direction générale dit ne pas apercevoir quel notable allègement résulterait de l'augmentation de la subvention à fonds perdu du canton de Berne « selon le même pourcent que celui de la subvention d'une ligne à voie étroite ». Aux termes de la loi du 18 mars 1902 concernant la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de lignes de chemins de fer, la subvention peut être de 80,000 francs par km., soit, pour 16.5 km., de 1,320,000 francs. Le Grand Conseil ne veut élever la subvention que dans la proportion de 5,500,000 francs à 9,400,000 francs, c'est-à-dire qu'il la porterait de 40,000 francs à 68,368 francs par an pour une période de 10 ans. Ce qu'il donnerait ne serait pas un équivalent, car le déficit d'exploitation s'augmenterait pour les chemins de fer fédéraux dans une proportion beaucoup plus forte et pour une période beaucoup plus longue. Il faudrait donc, dans l'éventualité de l'établissement d'une ligne à voie normale, traiter la question de la subvention d'une tout autre façon.

Quant au prolongement de la ligne à voie étroite à Interlaken jusqu'à la gare de l'Ouest, la Direction générale ne peut que déclara-

rer encore une fois qu'elle est disposée à faire une étude complète de cette question. Elle est également d'accord de surseoir aux travaux d'agrandissement de la gare de l'Est jusqu'à ce que la question du raccordement à la gare de l'Ouest soit résolue.

IX.

L'attitude que nous avons à prendre vis-à-vis des différentes propositions que nous ont soumises le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, le Grand Conseil du canton de Berne et les intéressés de l'Oberland bernois, nous est dictée par les considérations suivantes.

Question de l'écartement.

Nous ne saurions contester qu'une ligne à voie normale sur tout le parcours d'Interlaken à Lucerne par le Brünig offrirait des facilités de communication et aussi certains avantages militaires. Mais nous n'envisageons cependant pas comme une nécessité inéluctable pour un prochain avenir la suppression de la ligne actuelle du Brünig et la construction d'une ligne à voie normale, qui occasionnerait une énorme dépense. En tout cas, on ne peut pas demander aux chemins de fer fédéraux de faire cette transformation, aussi longtemps que la ligne actuelle, susceptible encore d'être améliorée dans ses conditions d'exploitation, parvient à faire face aux exigences du trafic. Or, aussi longtemps que la ligne du Brünig est à voie étroite, ni les chemins de fer fédéraux ni le trafic entre Lucerne et Interlaken n'ont intérêt à ce qu'un chemin de fer du lac de Brienz soit établi à voie normale et à ce que le tronçon Brienz-Meiringen soit reconstruit à voie normale. La seule solution rationnelle est au contraire, pour les chemins de fer fédéraux comme pour les voyageurs, d'établir une voie étroite qui prolonge le chemin de fer du Brünig de Brienz à Interlaken et permette de faire le trajet de Lucerne à Interlaken sans transbordement. Sans doute la course serait alors un peu plus longue que si elle s'effectuait par un chemin de fer à voie normale traversant le Brünig, mais cela n'a aucune importance. Ceux qui utilisent la ligne du Brünig ne sont pas, dans leur très grande majorité, des gens d'affaires, mais ce sont des personnes qui font un voyage d'agrément et qui, n'ayant pas à compter avec une ou deux heures de plus ou de moins, oublient la longueur de la course en admirant les beautés des sites alpestres.

Toute proposition tendante à faire voter une loi qui oblige les *chemins de fer fédéraux* à construire une ligne du lac de Brienz à

voie normale est donc, à nos yeux, inacceptable pour les autorités fédérales.

Si on trouvait, avec le Grand Conseil du canton de Berne et avec les intéressés de l'Oberland bernois et de Lucerne, que l'établissement d'une ligne à voie normale de Brienz à Interlaken est la seule bonne solution, il faudrait, pour agir conséquemment à cette manière de voir, non pas obliger les chemins de fer fédéraux à établir ce chemin de fer, mais laisser le soin de le construire au chemin de fer du lac de Thoune, qui ne ferait ainsi que prolonger sa ligne jusqu'à Brienz ou jusqu'à Meiringen. Il nous paraît cependant que l'établissement d'une même voie ferrée pour relier les deux grandes stations d'étrangers d'Interlaken et de Lucerne a plus d'importance et donne satisfaction à de plus grands intérêts que le raccordement de la rive droite du lac de Brienz et de Meiringen au réseau des chemins de fer à voie normale, sans même parler de la nécessité de faire aboutir le chemin de fer du Brünig à Interlaken.

La proposition subsidiaire des intéressés de l'Oberland et de Lucerne de ne pas prendre de décision concernant la construction de la ligne du lac de Brienz avant que la question de la percée des Alpes bernoises soit éclaircie, ne peut pas non plus être agréée, croyons-nous, parce qu'il n'est pas du tout sûr que l'établissement du chemin de fer du Lütschberg ou du chemin de fer du Wildstrubel rende absolument nécessaire la construction à voie normale du chemin de fer du lac de Brienz. Il faut au contraire s'attendre à ce qu'alors la lutte pour l'écartement soit reprise avec les mêmes arguments que ceux d'aujourd'hui. Quant à créer une ligne internationale Lucerne-Interlaken-Brigue-Simplon et l'Italie, il nous est avis qu'on n'y doit pas songer. Un simple coup d'œil sur la carte fait voir qu'une pareille ligne ne serait dans aucune direction plus courte que la ligne du Gothard. Mais si, contre nos prévisions, la nécessité d'une ligne à voie normale entre Interlaken et Lucerne devait jamais s'imposer, la transformation de la ligne du Brünig occasionnera une dépense si considérable que la reconstruction en voie normale de la voie étroite du lac de Brienz n'aura plus alors de portée financière.

Toutes ces considérations nous engagent à adhérer à la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux.

Raccordement à Interlaken.

Le Grand Conseil du canton de Berne a formellement exprimé le vœu que le chemin de fer à voie étroite, s'il est construit, se

raccorde à Interlaken à la gare de l'Ouest en passant par la gare de l'Est et qu'on diffère les travaux d'agrandissement de cette dernière station jusqu'à ce que la question du raccordement soit tranchée.

La Direction générale des chemins de fer fédéraux a donné l'assurance qu'elle ferait examiner cette question sous toutes ses faces et qu'en attendant il serait sursis aux travaux définitifs de de l'agrandissement de la gare de l'Est.

Nous pensons qu'on ne peut rien demander de plus pour le moment à l'administration des chemins de fer fédéraux. Aussi longtemps que des études complètes n'auront pas été faites, les Chambres fédérales ne voudront pas exiger de cette administration qu'elle s'engage à prolonger la ligne du lac de Brienz pour en opérer le raccordement à la gare de l'Ouest.

X.

Il nous reste encore à faire mention d'une requête du chemin de fer du lac de Thoune, laquelle est pendante devant nous depuis le 21 septembre 1903 et tend à faire transférer à ce chemin de fer, tout en la modifiant sur quelques points, une concession accordée par un arrêté fédéral du 28 juin 1893 (*Recueil des chemins de fer*, XII. 455) à MM. U. Wyss, maire de Ringgenberg, P. Kuster, député, demeurant à Brienz, et J. von Bergen, maire d'Oberried, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Interlaken à Brienz. Il va de soi, à notre avis, qu'on ne peut pas traiter cette affaire avant que la question de la construction du chemin de fer du lac de Brienz par les chemins de fer fédéraux soit définitivement réglée; c'est, du reste, aussi l'opinion exprimée par le Conseil-exécutif du canton de Berne dans sa réponse du 2 novembre 1903. Si l'affaire se règle conformément au projet de loi qui fait suite au présent message, la requête du chemin de fer du lac de Thoune sera sans objet. Dans le cas contraire, on pourra en aborder l'examen.

XI.

Le projet de loi qui suit ne nous donne lieu qu'à très peu d'observations.

Au lieu de l'expression « chemin de fer à voie étroite » qui figure dans la proposition de l'administration des chemins de fer fédéraux, nous disons : « à 1 mètre d'écartement », parce que la voie étroite n'est pas identique avec la voie d'un mètre de largeur.

Nous avons renoncé à insérer dans le projet de loi, soit en totalité, soit en partie, les dispositions qui se trouvent habituellement dans les concessions. La nouvelle ligne sera, sans qu'il soit besoin de le dire, soumise à la législation sur les chemins de fer. Nous ne voyons pas non plus la nécessité de fixer des délais pour le dépôt des plans, pour le commencement des travaux de terrassement et pour l'achèvement de la ligne, parce que tout cela dépend de la formation du capital de construction et des ressources budgétaires, en sorte que les Chambres fédérales auront l'occasion de prendre d'autres décisions, si on le juge nécessaire.

En vous recommandant l'adoption du projet de loi, nous vous prions, Monsieur le président et Messieurs, d'agréer les assurances de nos sentiments de haute considération.

Berne, le 12 décembre 1904.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

COMTESSE.

Le chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Annexes :

1° Projet de loi.

2° Rapport de la Direction générale au conseil d'administration, du 8 avril 1904.

Projet.

Loi fédérale

concernant

la construction d'un chemin de fer à voie étroite
de Brienz à Interlaken en prolongement du
chemin de fer du Brünig.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 12 décembre
1904,

arrête :

Article premier. L'administration des chemins de fer fédéraux est autorisée à construire, en prolongement de la ligne du Brünig, un chemin de fer de Brienz à Interlaken (chemin de fer du lac de Brienz), à voie de 1 mètre d'écartement, d'une déclivité maximum de 12⁰/₀₀ et d'un rayon minimum de 250 mètres, les travaux étant devisés à 5,500,000 francs.

Art. 2. Cette autorisation est subordonnée à la condition que le canton de Berne, conformément à la décision du Grand Conseil du 6 octobre 1904, contribue aux dépenses de l'exploitation par une subvention an-

nuelle de 40,000 francs pendant 10 ans, à compter du jour de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Art. 3. Il est loisible au canton de Berne de remplacer les 10 subventions annuelles de 40,000 francs chacune par une subvention unique de valeur correspondante et payable à l'époque de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Art. 4. Dans la construction de la ligne, il sera tenu compte autant que possible de l'éventualité d'une transformation future de la voie étroite en voie normale.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et les arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque de son entrée en vigueur.

*Au Conseil d'administration
des chemins de fer fédéraux.*

Monsieur le président et Messieurs,

La nationalisation des chemins de fer Jura-Simplon a eu pour conséquence, de faire passer aux mains de la Confédération le chemin de fer à voie étroite du Brünig. Cette ligne a été construite pour créer une communication directe entre Lucerne et l'Oberland bernois, soit entre deux contrées très fréquentées par les touristes. Comme il s'agissait avant tout du service des voyageurs, on a considéré qu'un chemin de fer à voie étroite était suffisant et l'exploitation en a été limitée aux mois d'été. Comme on le sait, le nombre des voyageurs qui ont utilisé cette ligne dès le moment de son ouverture en 1889, n'a cessé de croître dans une notable proportion et le trafic marchandises de ce chemin de fer s'est également développé d'une manière considérable. Les améliorations qui ont été apportées à l'exploitation ensuite de l'augmentation du nombre des trains et du matériel roulant ont donné plus d'importance à cette ligne et ont démontré que le chemin de fer à voie étroite peut rendre au trafic de très grands services. Depuis l'hiver 1902-1903, cette ligne a été exploitée sans interruption pendant toute l'année sans grandes difficultés.

En constatant la manière réjouissante dont le trafic du chemin de fer du Brünig s'est développé on doit forcément se rappeler qu'au début on ne projetait pas seulement de construire une ligne de Lucerne à Brienz, ayant une longueur de 58 kilomètres, mais bien de relier directement au moyen d'une voie ferrée, Lucerne avec Interlaken, le principal centre de l'Oberland bernois. Le parcours entre Brienz et Interlaken, dépourvu de chemin de fer, est actuellement desservi par des bateaux à vapeur; mais cette dernière exploitation fut considérée de tout temps comme un expédient auquel on a dû recourir, vu le manque

de capitaux nécessaires à la construction d'une ligne de chemin de fer. Les demandes de la contrée intéressée devinrent toujours plus pressantes, surtout depuis que le chemin de fer du lac de Thoune a été continué jusqu'à Interlaken et que la coexistence du chemin de fer et des bateaux à vapeur sur cette ligne offre aux voyageurs de grands avantages.

La construction d'un chemin de fer de Brienz à Interlaken, devant répondre aux besoins réels du trafic, a été depuis longtemps un des buts poursuivis en matière de chemin de fer par la politique du canton de Berne. L'arrêté du Grand conseil du 28 février 1897, concernant la participation de l'Etat à la construction de nouvelles voies ferrées, prévoit une subvention pour la ligne Interlaken-Brienz (rive droite). En particulier la contribution d'un million en faveur du tunnel du Simplon votée par le peuple en date du 5 juillet 1891, a été augmentée de 500,000 francs pour le cas où cette compagnie s'engagerait au cours de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de cette décision, à construire sans la participation de l'Etat, un chemin de fer, le long de la rive droite du lac de Brienz et où les travaux seraient commencés durant cet espace de temps (art. 17). Ce délai s'étant écoulé sans avoir été mis à profit, l'obligation générale de fournir une subvention a été de nouveau comprise dans la loi du 4 mai 1902, concernant la participation de l'Etat de Berne à la construction et à l'exploitation de chemins de fer.

On sait que, dans l'Oberland bernois, les intéressés ne sont d'accord que sur un point, à savoir sur la nécessité qu'il y a de relier, au moyen d'une ligne de chemin de fer, Brienz et Interlaken; par contre, les avis diffèrent sur la question de savoir si la ligne doit être construite sur la rive droite ou sur la rive gauche, et s'il faut établir une ligne à voie étroite ou à voie normale. Une série de pétitions adressées aux autorités du canton de Berne ont exposé, d'une manière détaillée, les différentes manières de voir et plusieurs rapports ont été consacrés à cette question qui a également suscité de vives discussions dans la presse. Le comité d'initiative pour un chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz a pris la direction de l'affaire et l'administration du chemin de fer du lac de Thoune a fait procéder à des études approfondies et a conclu avec le comité précité une convention pour le transfert au chemin de fer du lac de Thoune de la concession fédérale du 28 juin 1893, qui a été prolongée dès lors à plusieurs reprises.

Après avoir suivi avec intérêt les péripéties de cette affaire, nous sommes arrivés à conclure, d'accord avec notre commission permanente, que la solution la plus naturelle de cette question serait que la Confédération continuât la ligne à voie étroite du Brünig jusqu'à Interlaken. Ainsi que nous vous l'avons communiqué dans un de nos rapports trimestriels, nous avons déclaré au Gouvernement de Berne, par lettre du 18 septembre 1903, qu'à notre avis, les chemins de fer fédéraux agiraient réellement dans l'intérêt du trafic en *continuant la ligne du Brünig de Brienz à Interlaken* et que nous avions l'intention de présenter aux autorités compétentes des propositions relatives à cet objet. Comme il nous a paru convenable de marcher d'accord en cette affaire avec les autorités du canton de Berne, nous avons demandé au Conseil exécutif s'il serait disposé à discuter la question avec nous et à nous renseigner sur l'état actuel des travaux préparatoires. Par lettre du 28 septembre, le Conseil exécutif s'est déclaré prêt à entrer en négociations et nous a informé qu'il nous inviterait à prendre part à une conférence, sitôt que les travaux préparatoires en question seraient terminés.

En date du 29 septembre, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis une demande du chemin de fer du lac du Thoune tendant à obtenir le transfert de la concession pour l'établissement d'une ligne à voie normale le long du lac de Brienz. Nous référant aux négociations entamées avec le Conseil exécutif du canton de Berne, nous avons, par lettre du 6 octobre, prié le Département fédéral des chemins de fer de ne pas proposer le transfert demandé.

La première conférence avec le Conseil exécutif de Berne sur cette question a eu lieu le 26 décembre; la Direction du chemin de fer du lac de Thoune et le Comité d'initiative pour un chemin de fer du lac de Brienz ont également pris part à cette conférence. Il nous a été donné connaissance de ce qui avait été fait jusqu'alors relativement à cette affaire et en particulier des plans élaborés par le chemin de fer du lac de Thoune. Tous les documents ont été obligeamment mis à notre disposition en vue d'une étude approfondie et nous avons immédiatement commencé notre examen.

Nous faisons remarquer que les études du chemin de fer du lac de Thoune portent sur trois projets: un projet de chemin de fer à voie étroite de la gare Est d'Interlaken à Brienz avec une rampe maxima de 20 ‰₁₀₀ et un rayon minimum de 150 mètres, longueur 16,239 kilomètres; un projet de chemin

de fer à voie étroite de la gare Est d'Interlaken à Brienz avec une rampe maxima de $12\text{ }^{\circ}/_{00}$ et un rayon minimum de 250 mètres, longueur 16,¹⁴⁰ kilomètres, et un projet de chemin de fer à voie normale d'Interlaken-Est à Brienz avec reconstruction de la voie étroite Brienz-Meiringen en voie normale et modification rendue nécessaire des stations de Brienz et de Meiringen, rampe maxima de $12\text{ }^{\circ}/_{00}$ et rayon minimum de 300 mètres, longueur de la nouvelle ligne 16,⁰⁶⁵ kilomètres, longueur de la ligne à reconstruire 12,³ kilomètres. En outre, le chemin de fer du lac de Thoun a élaboré des plans pour l'agrandissement de la gare Est d'Interlaken, pour la continuation de la voie étroite jusque dans la gare Ouest d'Interlaken et pour l'agrandissement de cette dernière, ainsi que pour la construction d'une nouvelle gare centrale à Interlaken le long de l'Aar derrière le Kursaal, en lieu et place des deux gares actuelles. Les plans sont déposés sur le bureau où ils peuvent être consultés.

Avant de parler de ces divers projets, nous devons constater qu'il ne peut s'agir, pour les chemins de fer fédéraux, de reprendre la concession fédérale octroyée le 28 juin 1893 au Comité d'initiative pour un chemin de fer du lac de Brienz. Aux termes de la loi sur le rachat du 15 octobre 1897 (article 4), il y a lieu d'élaborer une loi fédérale spéciale, lorsque la Confédération se propose de construire de nouvelles lignes. Cette loi doit fixer, d'une manière précise, les conditions de construction et d'exploitation. La Confédération devant être elle-même propriétaire de la ligne à construire, il serait contraire à la nature des choses d'octroyer une concession, comme la loi prescrit de le faire lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer privé. L'expression « transfert de concession », souvent employée, est donc impropre; elle est empruntée à l'état de chose antérieur, mais elle n'est plus conforme à la situation de droit de nos chemins de fer.

I.

L'examen et les études approfondies du matériel considérable qui a été mis à notre disposition, nous ont conduits au résultat suivant :

1. Suivant notre conviction, les chemins de fer fédéraux ne peuvent prendre en considération que la continuation de la ligne à *voie étroite* du Brünig jusqu'à Interlaken. Nous avons examiné avec soin les raisons qui ont été avancées en faveur d'une voie normale; cette étude nous a renforcés dans l'opinion que, si l'on se place au point de vue du trafic, la cons-

truction d'une voie normale sur le tronçon Brienz-Interlaken doit être repoussée. Il faut tenir compte du fait que le chemin de fer du Brünig est à voie étroite de Lucerne à Brienz. Le but des efforts tendant à la construction d'un chemin de fer du lac de Brienz est de créer de meilleures communications entre les deux centres de l'industrie des étrangers, Lucerne et Interlaken ; en d'autres termes, il faut supprimer l'inconvénient qui résulte du fait qu'à Brienz le chemin de fer ne continue pas plus loin et qu'il faut faire le trajet de Brienz à Interlaken en bateau. Le transbordement des voyageurs à Brienz occasionne une perte de temps et est la cause de désagréments de diverse nature. Si à Brienz on devait passer de la voie étroite à la voie normale, l'inconvénient actuel ne serait pas supprimé et les ennuis qui en résulteraient pour les voyageurs seraient à peu près les mêmes. La situation ne serait pas non plus améliorée si le changement de voitures avait lieu, non à Brienz, mais à Meiringen. Ni Brienz, ni Meiringen ne sont le centre principal du mouvement des étrangers dans l'Oberland ; ce caractère appartient bien plutôt à Interlaken où aboutissent non seulement les lignes du lac de Thoue et à l'avenir celle du Brünig, mais encore les chemins de fer de l'Oberland bernois. Il n'y a pas lieu de méconnaître les conditions naturelles du trafic à cause des intérêts locaux de Meiringen.

Il est notoire que le chemin de fer du Brünig, avec sa voie étroite, parvient, sans difficulté, à faire face au mouvement des étrangers, cette tâche lui sera encore facilitée lorsque les nouvelles locomotives, plus puissantes, auront été mises en service. Il y aura lieu d'examiner, à l'avenir, si l'on n'obtiendrait pas de nouvelles améliorations en adoptant la traction électrique. Mais il ne faut pas compter que la ligne du Brünig sera transformée en un chemin de fer à voie normale dans un avenir plus ou moins rapproché. Si ce cas devait se produire plus tard, il vaudrait certainement mieux assumer seulement alors les frais de reconstruction du tronçon Brienz-Interlaken plutôt que d'instituer, pendant une très longue période, une exploitation très peu appropriée et de rendre ce trafic difficile. Chacun sait quel confort présentent, pour les voyageurs, les nouvelles voitures de la voie étroite ; il est même inutile de s'étendre davantage sur ce point. Nous mentionnons, en passant, les expériences concluantes qui ont été faites sur la ligne de l'Albula. S'il est absolument hors de doute qu'un chemin de fer à voie étroite suffit amplement à faire face aux exigences du service des voyageurs, on serait mal venu de prétendre

qu'il aurait peine à se rendre maître du trafic marchandises qui entre ici en ligne de compte.

2. Au fait que le maintien de la voie étroite est donc, pour des raisons inhérentes au trafic, actuellement la seule solution raisonnable, vient en outre s'ajouter celui que cette solution est aussi la meilleure au point de vue financier. Nos études techniques des deux variantes de chemin de fer à voie étroite, élaborées par le chemin de fer du lac de Thoune, nous ont amenés à préférer le projet qui comporte *une rampe maxima de 12 ‰ et un rayon minimum de 250 m.* Il résulte de notre vérification du projet et du devis que le coût des travaux atteindra la somme de 4,800,000 francs, abstraction faite de la participation aux travaux de reconstruction de gare à Interlaken. La variante qui comporte une rampe maxima de 20 ‰ et un rayon minimum de 150 m, ne coûterait que 4,200,000 francs. Par contre, les frais d'établissement qu'exigerait l'exécution du projet de chemin de fer à voie normale, élaboré par le chemin de fer du lac de Thoune, s'élèveraient à 8,000,000 francs, y compris la reconstruction du tronçon Brienz-Meiringen et des stations de Brienz et de Meiringen, à l'exclusion toutefois de la participation aux travaux de reconstruction de gare à Interlaken.

3. Voici les raisons pour lesquelles nous croyons devoir donner la préférence au meilleur projet de chemin de fer à voie étroite. La différence de coût, soit 600,000 francs qui, à $3\frac{1}{2}\text{ ‰}$, donne un surplus d'intérêt à payer de 21,000 francs, est compensée par les conditions d'exploitation qui seront sensiblement meilleures, en suite de la réduction de la rampe maxima de 20 ‰ à 12 ‰ et de l'élévation du rayon minimum des courbes de 150 m à 250 m. Nous sommes d'avis que, sur la ligne la plus favorable, les trains pourront avoir une vitesse maximale de 60 km. à l'heure, tandis que sur l'autre, ils n'auraient qu'une vitesse de 40 à 45 km. En tous cas, il est certain que le projet de chemin de fer de plaine, tel que nous le recommandons, offre des conditions d'exploitation très avantageuses.

4. Sans tenir compte des travaux de reconstruction de gare à Interlaken, la différence de coût entre la voie étroite et la voie normale, est de 3,200,000 francs ce qui, à $3\frac{1}{2}\text{ ‰}$, donne une différence d'intérêt de 112,000 francs. Cette différence est, financièrement, d'une importance sensible pour les chemins de fer fédéraux. Nous basant sur les données qui figurent plus loin, nous pouvons compter que les recettes du tronçon Brienz-Interlaken couvriront non seulement les frais d'exploitation, mais,

qu'avec le temps, elles pourront couvrir, dans une proportion modeste, les intérêts du capital d'établissement de 4,800,000 francs, mais non ceux d'un capital de 8 millions. En outre, il faut bien souligner qu'un chemin de fer à voie normale exigerait une exploitation spéciale pour un tronçon relativement court (28,8 km. seulement, à savoir : Interlaken-Brienz 16,988 km., et Brienz-Meiringen 12,3 km), tandis que si l'on établissait une voie étroite, il n'y aurait qu'à continuer l'exploitation de la ligne du Brünig, ce qui reviendrait bien meilleur marché, surtout en ce qui concerne les dépenses de personnel.

5. Les chiffres indiqués plus haut ne tiennent pas compte des frais de reconstruction de gare à Interlaken. En ce qui concerne la jonction à Interlaken, nous sommes d'avis que la jonction peut avoir lieu sans autre à la *gare Est*. La ligne à voie normale continue jusqu'à ce point auquel aboutissent également les chemins de fer de l'Oberland bernois. Le chemin de fer du lac de Thoune a, il est vrai, élaboré un projet de gare centrale à Interlaken. Nous croyons toutefois que la suppression des deux gares actuelles causerait de telles perturbations au trafic d'Interlaken et léserait tant d'intérêts existants qu'on ne peut guère songer à réaliser cette idée. Quoiqu'il en soit, la construction de la ligne Brienz-Interlaken ne doit pas être liée à la question du changement complet des conditions des gares d'Interlaken. Ce serait ajourner toute l'affaire pour longtemps.

La jonction à la gare Est nécessitera certains travaux de reconstruction et d'agrandissement; nous estimons à 700,000 francs notre participation à ces travaux, si l'on construit une voie étroite, et à 1,400,000 francs si la préférence était donnée à une voie normale. Cette différence doit être ajoutée à celle indiquée sous chiffre 2.

La question de la jonction dans son ensemble devra encore être discutée plus en détail avec le chemin de fer du lac de Thoune et avec les chemins de fer de l'Oberland; mais, à notre avis, ces négociations ne devraient pas avoir pour effet de retarder la solution de principe de la question de la continuation du chemin de fer du Brünig.

Il y aura également lieu d'examiner plus tard si les trains du Brünig doivent être amenés de la gare Est jusqu'à la gare Ouest et à quelles conditions la coexistence par le chemin de fer du Brünig de la ligne existante de la gare Est à la gare Ouest et de cette dernière gare serait possible et désirable.

Toutefois, il n'est pas non plus nécessaire de résoudre dès à présent cette question, qui peut être considérée, pour le moment, comme pendante.

II.

Puisqu'il faut décider si les chemins de fer fédéraux doivent exécuter le projet recommandé de chemin de fer à voie étroite, il est nécessaire d'évaluer le *rendement* futur de cette ligne.

1. Nous avons pris pour base du calcul des recettes d'exploitation les taxes des chemins de fer fédéraux telles qu'elles sont fixées dans la loi sur les tarifs; puis nous avons admis pour le *service des voyageurs* qu'environ un tiers des recettes demeurera acquis aux bateaux à vapeur, c'est-à-dire que le rapport sera à peu près le même que pour la navigation sur le lac de Thoune. En admettant une recette de 14,000 francs par kilomètre, pour une longueur de 16,5 kilomètres, nous obtenons un total de recettes de 231,000 francs, dont les $\frac{2}{3}$, soit 154,000 francs, seraient acquis au chemin de fer du lac de Brienz. Etant donné que le trafic local Interlaken-Brienz sera plus intense qu'aujourd'hui, le montant peut être, sans inconvénient, majoré dès le début de 11,000 francs au moins, de sorte qu'il atteindrait, pour le service des voyageurs, 165,000 francs en chiffre rond.

2. En ce qui concerne le *trafic des marchandises*, nous évaluons le trafic local à 22,500 francs et le trafic de transit à 6,250 francs; à cette somme de 28,750 francs, on peut ajouter sans autre dès le début une somme minimum de 6,250 francs, représentant l'augmentation probable du trafic, de sorte que nous obtenons, pour le trafic des marchandises et des animaux, une recette totale de 35,000 francs en chiffre rond.

3. Toutefois, il est certain que ces chiffres ne tarderont pas à monter, et nous ne sommes pas loin de la vérité en admettant que les recettes d'exploitation augmenteront dans la proportion de 25 % et qu'elles s'élèveront à 250,000 francs en tout, soit à 15,000 francs par kilomètre. A titre de comparaison, nous ajoutons qu'en 1903 le chemin de fer du lac de Thoune a encaissé, par kilomètre, 27,672 francs, le chemin de fer de Spiez-Frutigen 10,494 francs, le chemin de fer Spiez-Erlenbach 12,336 francs et Erlenbach-Zweisimmen 8,515 francs. Cependant, il ne faut pas oublier que nos taxes sont notablement inférieures à celles de ces chemins de fer.

4. Les *dépenses d'exploitation* du chemin de fer du Brünig se sont élevées :

en 1900, à . . .	fr.	626,285,	soit par km.	fr.	10,798
en 1901, à . . .	»	674,390,	»	»	11,627
en 1902, à . . .	»	669,632,	»	»	11,545

Si, d'une part, l'on tient compte du fait que ces chiffres comprennent les frais d'exploitation du tronçon de montagne, alors que le tronçon Brienz-Interlaken sera exploité comme chemin de fer de plaine; si, d'autre part, on considère que, durant les dites années, la ligne du Brünig n'était pas exploitée pendant l'hiver, on peut estimer que 11,000 francs par kilomètre suffiront à couvrir les dépenses d'exploitation du chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz. En 1902, les frais d'exploitation du chemin de fer du lac de Thoune se sont élevés, par kilomètre, à 16,637 francs, ceux du chemin de fer Spiez-Frutigen à 7,454 francs, ceux du chemin de fer Spiez-Erlenbach à 7,409 francs et enfin ceux du chemin de fer Erlenbach-Zweisimmen à 6,634 francs.

5. Nous nous trouvons donc en présence d'une recette probable de 15,000 francs par km. et d'une dépense de 11,000 francs; l'*excédent d'exploitation* n'est donc que de 4,000 francs par km. ou de 66,000 francs en tout. Or, pour servir les intérêts d'un capital d'établissement de 5,500,000 francs, il est nécessaire d'avoir, au taux de 4%, un capital de 220,000 francs, car, nous devons ajouter au taux d'intérêt probable de 3 1/2%, 1/2% pour l'amortissement. Il s'en suit donc une perte de 154,000 fr. en chiffre rond par an. Ce résultat est, à vrai dire, peu réjouissant. Néanmoins, nous estimons qu'il est indiqué de construire cette ligne, car elle constitue, au point de vue du trafic, le complément nécessaire du chemin de fer du Brünig, repris par nous, et qu'elle aura pour conséquence un accroissement du trafic sur toute la ligne du Brünig. Cette circonstance fera disparaître peu à peu le déficit qui se produira au début.

III.

La construction du chemin de fer du lac de Brienz par les chemins de fer fédéraux oblige ces derniers à faire pendant assez longtemps des sacrifices financiers importants; il est donc juste que la Confédération prétende recevoir du canton de Berne la subvention qui a été assurée aux constructeurs d'une ligne de Brienz à Interlaken, à teneur des décrets du Grand Conseil de 1897 et 1902, décrets mentionnés plus

haut. Cette subvention comporte, pour un chemin de fer à voie étroite, le 4 % du capital d'établissement du tronçon construit sur territoire bernois, toutefois elle ne doit pas être supérieure à 40,000 francs par km. Le capital d'établissement étant de 5 1/2 millions, le 40 % de cette somme donne 2,200,000 francs, mais puisque la subvention ne doit pas dépasser 40,000 francs par kilomètre, elle se réduit à 660,000 francs. Le décret du Grand Conseil de 1897 n'a assuré au Jura-Simplon qu'une subvention de 500,000 francs, et non pas d'une manière directe, mais sous la forme d'une élévation de 500,000 francs de la subvention allouée pour le tunnel du Simplon. Si cette combinaison avait été réalisée, la contribution du canton de Berne aurait été en fait réduite dans la suite à 40,8 %, ou à 204,000 francs, c'est-à-dire au montant des versements faits avant le 1^{er} mai 1902. A cette manière de voir, on peut objecter que l'intention était d'accorder les 500,000 francs dans leur entier comme une subvention proprement dite et non comme une participation en actions à l'entreprise du chemin de fer du lac de Brienz, ainsi que le prévoyait la loi pour d'autres projets. Il y a donc lieu de demander que le canton de Berne tienne la promesse qu'il a donnée précédemment; tout au plus peut-il être question de réduire quelque peu cette subvention en raison du fait que, n'étant pas une participation en actions, elle ne peut donner un droit à un dividende et qu'elle devra être accordée à fonds perdus. Il est notamment désirable qu'on supprime la complication qui résulterait d'une comptabilité spéciale pour le tronçon Brienz-Interlaken, comptabilité qui serait nécessaire si l'on assurait, en quelque forme que ce soit, au canton de Berne une part au bénéfice net de la ligne.

IV.

On peut faire valoir contre notre proposition l'objection suivante: il n'est pas convenable que l'administration des chemins de fer fédéraux construise une nouvelle ligne, avant d'avoir consolidé la nationalisation des lignes qui ont passé à la Confédération et avant d'avoir au moins achevé la plus grande partie des nombreux travaux de reconstruction et de parachèvement nécessaires. Nous reconnaissons que la situation financière des chemins de fer fédéraux exige la plus grande prudence et que toutes les dépenses de construction qui n'ont pas un caractère d'urgence doivent être évitées. D'autre part, il ne faut pas oublier que les chemins de fer fédéraux ne doivent pas se confiner dans l'immobilisme. Dès qu'il s'agit de répondre à un besoin du trafic qui existe réellement et de com-

bler une lacune réelle dans le réseau des chemins de fer de la Confédération, nous ne devons pas nous abstenir pour des raisons théoriques. Dans le cas spécial, il ne s'agit pas d'une nouvelle ligne, mais seulement de l'achèvement du chemin de fer du Brünig. Le mode de faire que nous proposons ne peut avoir de conséquences fâcheuses pour d'autres projets.

V.

La décision du Conseil d'administration ne peut être qu'une décision de principe, car à teneur de l'art. 4 de la loi sur le rachat du 15 octobre 1897, l'autorisation de construire une nouvelle ligne ne peut être accordée que par une loi fédérale.

Ce n'est qu'après le vote d'une loi y relative par l'Assemblée fédérale, sous réserve du referendum facultatif, et après l'entrée en vigueur définitive de cette loi, que nous pourrions élaborer les plans d'exécution et les soumettre à votre approbation. Les droits du Conseil d'administration relatifs à l'approbation des plans et à l'attribution de crédits demeurent expressément réservés. Actuellement le Conseil est seulement mis en présence d'un projet général et d'un devis examinés par nous, qui doivent servir de base à la décision de principe que prendront les autorités fédérales.

Pour les motifs développés ci-dessus, nous avons l'honneur de vous

proposer

de prendre la décision suivante :

Le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux prie le haut Conseil fédéral de bien vouloir proposer à l'Assemblée fédérale de voter une loi fédérale qui autorise l'administration des chemins de fer fédéraux à construire un chemin de fer à voie étroite de Brienz à Interlaken comme continuation de la ligne du Brünig, avec une pente maxima de 12 ‰ et un rayon minimum de 250 mètres, travaux devisés à fr. 5,500,000, à la condition que le canton de Berne participe aux frais d'exploitation de cette ligne, en fournissant, dès le jour de l'ouverture de cette dernière à l'exploitation, pendant 10 ans, une somme de fr. 40,000 par an.

Nous avons chargé la présidence de rapporter sur cet objet.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 8 avril 1904.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux,

Le président :

Weissenbach.

Message

du

Conseil fédéral aux Chambres fédérales

concernant

une demande en modification de la concession du
chemin de fer funiculaire Bienne-Evilard.

(Du 15 décembre 1904)

Monsieur le président et messieurs,

Le 16 juillet 1901, la corporation dite *Berggenossenschaft* de Bienne a adressé une requête au Département des Chemins de fer pour le prier de faire en sorte que la compagnie du chemin de fer funiculaire Bienne-Evilard établisse une halte au lieu dit *Rebberg*, où se trouve le point de croisement de la ligne, attendu que cette étendue de terrain, qui forme un plateau au-dessus de Bienne, dans une belle et salubre situation, ne manquera pas de se couvrir d'habitations, pour peu que les circonstances soient favorables. La requête expose que, grâce au voisinage de la route cantonale de Bienne à Evilard, les chemins d'accès seront établis sans difficultés, et que, dans l'espoir d'obtenir une halte, bien des personnes ont bâti des maisons au *Rebberg*, dont les habitants qui entrent ici en ligne de compte sont déjà maintenant au nombre de 180, mais que le manque d'une halte du funiculaire met obstacle au développement de ce nouveau quartier.

La compagnie du chemin de fer funiculaire a refusé de faire droit à cette requête, dans la crainte que la création de la halte

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la construction d'un chemin de fer à voie étroite de Brienz à Interlaken en prolongement du chemin de fer du Brünig.
(Du 12 décembre 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1904
Date	
Data	
Seite	789-816
Page	
Pagina	
Ref. No	10 076 153

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.